Der Verlust des britischen Trawlers „GAUL“ 1974

Es kommt immer wieder zu tragischen Schiffsunfällen, deren Hergang wegen offizieller Vertuschung und wegen unlösbarer „Geheimnisse“ nicht geklärt werden kann. Der Untergang der estnischen Fähre „Estonia“ ist ein Beispiel dafür. Hier zeige ich am Beispiel des britischen Trawlers „Gaul“ einen weiteren nie ganz geklärten Fall. Eberhard Hewicker, 2026

Der britische Hecktrawler ***“Gaul“*** (der Name kann mit „Gallier“ übersetzt werden) aus Hull war ein Fischereifabrikschiff mit dem Fischereikennzeichen „H.243“. Das Schiff sank am 8. oder 9. Februar 1974 in der Barents-See nördlich von Norwegen während eines heftigen Sturms.

Alle 36 Besatzungsmitglieder kamen bei dem Unglück ums Leben. Die offizielle Erklärung für den Untergang des Schiffes lautete, dass die „Gaul“ durch eine Abfolge riesiger Wellen gekentert und gesunken sei, bevor die Besatzung einen Notruf absetzen konnte.

Da die „Gaul“ jedoch modern war (weniger als 18 Monate alt) und speziell für den Einsatz in den rauhen Gewässern der Barentssee konstruiert worden war, standen viele Menschen dieser offiziellen Version der Ereignisse skeptisch gegenüber.

In den Wochen und Monaten nach dem Untergang der „Gaul“ tauchten mehrere, teils abstruse Theorien auf – angeheizt auch durch die Tatsache, dass sich der Kalte Krieg zwischen Ost und West gerade auf seinem Höhepunkt befand. Obwohl spätere Erkenntnisse mehr Licht auf das Schicksal des Schiffes gebracht haben, glauben immer noch viele Menschen (darunter auch Angehörige der zu Tode gekommenen Besatzung), dass die Wahrheit über das Schiff noch nicht ans Licht gekommen ist.

Die „Gaul“ wurde von Brooke Marine, einer Schiffswerft mit Sitz in Lowestoft, Suffolk, für Ranger Fishing aus North Shields, Tyne & Wear, gebaut. Die „Gaul“ war für ein Fischereifahrzeug der damaligen Zeit recht groß: Sie war 66 Meter lang und hatte eine maximale Verdrängung von rund 1 850 t. Diese Größe war notwendig, da die „Gaul“ dafür ausgelegt war, über lange Zeiträume in den stürmischen Gewässern der Arktis

zu fischen und den gefangenen Fisch zu verarbeiten, einzufrieren und an Bord zu lagern.

Zunächst wurde nichts Ungewöhnliches vermutet, doch am Wochenende vom 9. / 10. Febr. wuchs die Besorgnis, als die „Gaul“ zunächst keine Fangmeldung abgab, wie es die Vorschriften für die kommerzielle Fischerei vorschreiben, und dann auch nicht auf Funkanrufe reagierte. Am Morgen des 11. Februar wurde

eine Warnmeldung an alle Fischereifahrzeuge in der Region herausgegeben, nach der „Gaul“ Ausschau zu halten, und die **HMS Mohawk** – eine 2 700-t Fregatte der Tribal-Klasse der Royal Navy – begann mit der Suche nach der „Gaul“. Als die „Gaul“ bis zum frühen Nachmittag

angelegte Suche eingeleitet. Es wurde ein Seegebiet von 177.000 Quadratmeilen gründlich abgesucht. Der 28.000 t große Flugzeugträger **HMS Hermes** der Royal Navy war auf dem Weg nach Norwegen, um an gemeinsamen Übungen mit der norwegischen Marine teilzunehmen, und änderte seinen Kurs, um sich der **HMS Mohawk** bei der Suche anzuschließen. Bald schlossen sich ihnen eine Reihe weiterer Schiffe der norwegischen Marine und der Küstenwache an. Zu diesen gesellte sich später die **RFA Tideflow**, ein britisches 26.000-Tonnen-Versorgungsschiff, das die anderen Schiffe betankte und mit Nachschub versorgte, sodass diese die Suche fortsetzen konnten (*RFA bedeutet Royal Fleet Auxiliary*).

desselben Tages immer noch keinen Kontakt aufgenommen hatte, wurde eine groß angelegte Suche eingeleitet: Die norwegischen Rettungsbehörden starteten eine Such- und Rettungsaktion, und die britischen Behörden entsandten weitere Schiffe in das Gebiet und bereiteten sich darauf vor, die „Gaul“ mit Flugzeugen zu suchen.

Sobald man annehmen mußte, die „Gaul“ befinde sich in Schwierigkeiten, wurde eine groß

Darüber hinaus befanden sich 23 Trawler in dem Gebiet, welche die Fischerei einstellten, um nach der „Gaul“ zu suchen. Außerdem wurde eine groß angelegte Luftsuche gestartet, bei der britische Seeaufklärungsflugzeuge vom Typ Nimrod und norwegische P-3 Orion mit Hubschraubern des Typs SeaKing zusammenarbeiteten. Die Suche wurde am 15. Februar 1974 um 4 Uhr morgens abgebrochen, nachdem keine Spur der „Gaul“ gefunden worden war. In den

folgenden Monaten fand ein norwegisches Schiff einen Rettungsring der „Gaul“, und andere Trawler berichteten, dass sie ihre Netze an bisher unbekannten Hindernissen am Meeresboden hängen geblieben seien.

Obwohl alle diese Entdeckungen untersucht wurden, konnte das Wrack der „Gaul“ nicht gefunden werden. Da es kein Wrack zu analysieren gab, und keine Besatzungsmitglieder oder Zeugen mehr vorhanden waren, war es unmöglich, eindeutige Schlussfolgerungen darüber zu ziehen, was den Untergang der „Gaul“ verursacht hatte. Die offizielle Erklärung war, dass die „Gaul“ sank, nachdem sie von einer Reihe riesiger Wellen breitseits getroffen worden war, was in Verbindung mit den freien Oberflächen des bereits eingedrungenen Seewassers dazu führte, dass das Schiff an Auftrieb verlor und sank. Wie wir jedoch sehen werden, ließ diese offizielle Erklärung viele Fragen unbeantwortet und wurde von verschiedenen Gruppen, vor allem von den Familien der Besatzungsmitglieder, rundweg abgelehnt.

Ein Schwesterschiff der GAUL

Das führte dazu, dass eine Reihe von Theorien aufgestellt wurden, um zu erklären, was mit dem Schiff passiert war. Die Tatsache, dass das Schiff während des Kalten Krieges in der Barentssee – einem Gebiet relativ nahe der Sowjetunion – verloren gegangen war, führte dazu, dass viele Menschen glaubten, dass Russland möglicherweise beteiligt gewesen sei. Dies wurde durch folgende Faktoren verstärkt. Erstens weigerte sich die britische Regierung, nach der „Gaul“ zu suchen, mit der Begründung, dass die erste Suche so gründlich gewesen sei, dass es wenig Sinn mache, weitere Suchaktionen durchzuführen, da diese nur zum gleichen Ergebnis führen würden. Zweitens war die „Gaul“ ein brandneues Schiff moderner Bauart, das speziell dafür konstruiert worden war, der Art von Sturm standzuhalten, der sie versenkt hatte. Viele Menschen wollten nicht glauben, dass die „Gaul“ in einem Sturm versinken könnte, dem ihre identischen Schwesterschiffe ohne größere Zwischenfälle standgehalten haben, und lehnten die offizielle Erklärung für den Verlust der „Gaul“ ab. Drittens wurde von der „Gaul“ kein Mayday-Ruf empfangen. Dies wurde als äußerst ungewöhnlich angesehen, da es Standardverfahren gewesen wäre, einen Notruf zu tätigen. Trotz dieser Sachlage weigerte sich die britische Regierung weiterhin, nach dem Schiff zu suchen. Sie behauptete zusätzlich, das Gebiet sei übersät mit den Wracks von Schiffen aus dem Zweiten Weltkrieg, die mit komplexer Spezialausrüstung untersucht werden müssten, um sie von der „Gaul“ zu unterscheiden. Dies bedeute, dass die Suche sowohl zu zeitaufwendig als auch zu teuer sei. Dadurch entstand die Vermutung, dass die britische Regierung etwas zu verbergen

hätte, und nicht wünschte, dass das Wrack der „Gaul“ entdeckt würde. Der Druck auf die britische Regierung wuchs jedoch, und Verschwörungstheorien und Medienaufmerksamkeit zwangen die Regierung schließlich zu einem verblüffenden Eingeständnis.

Die Regierung gab zu, dass britische Trawler eingesetzt wurden, um russische Schiffe auszuspionieren und Informationen über russische Schiffsbewegungen zu sammeln. Die britische Regierung versuchte zunächst, dies herunterzuspielen, indem sie erklärte, dass sich manchmal Angehörige der Royal Navy auf Fischereifahrzeugen aufhielten, allerdings nur, um “Erfahrungen auf See zu sammeln”. Es stellte sich jedoch bald heraus, dass doch Trawler zur Spionage eingesetzt wurden. Dies geschah entweder dadurch, dass Trawler-Besatzungen aufgefordert wurden, sich Notizen über russische Schiffsbewegungen zu machen und russische Schiffe zu fotografieren, oder dadurch, dass sich Personal der Royal Navy tatsächlich an Bord von Trawlern befand, um auf See Spionage zu treiben.

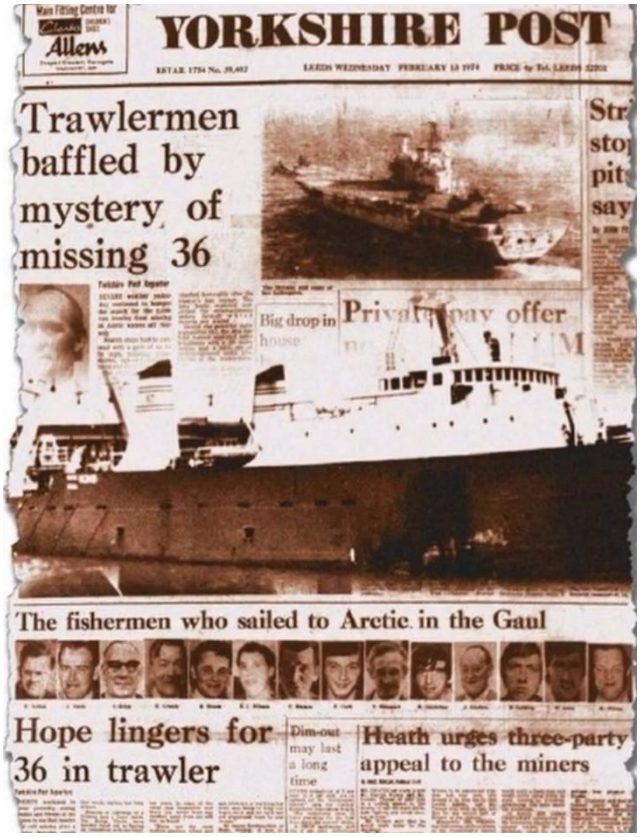
Das Eingeständnis der Regierung ließ viele Menschen glauben, dass es sich bei der „Gaul“ tatsächlich um ein ‚Spionageschiff‘ handelte – ein Fischereifahrzeug, das zum Sammeln von Informationen und Erkenntnissen über russische Schiffe eingesetzt wurde und möglicherweise sogar Personal der Royal Navy an Bord hatte. Wenn dies der Fall war, dann gab es einen klaren Grund, warum die „Gaul“ das Ziel sowjetischer Aggression gewesen sein könnte.

Die erneute Untersuchung aus dem Jahr 2004 zum Verlust der „Gaul“ übte scharfe Kritik am Einsatz von Fischereifahrzeugen durch die Regierung zur Spionage und stellte fest, dass das Leugnen und anschließende Eingeständnis zu Misstrauen gegenüber der offiziellen Version der Ereignisse geführt und “*einen bedauerlichen Zustand geschaffen habe, der seit fast einem Vierteljahrhundert schwelt*.”

Da die „Gaul“ unentdeckt blieb, und die britische Regierung sich weigerte, nach dem Schiff zu suchen, tauchten eine Reihe von Theorien auf, um das Schicksal des Schiffes zu erklären. Eine der Haupttheorien war, dass die Schiffsbesatzung von der britischen Regierung und der Royal Navy dazu benutzt worden war, russische Schiffsbewegungen auszuspionieren. Bei der Untersuchung im Jahr 2004 wurden Hinweise dafür gefunden, dass sich tatsächlich 38 Menschen an Bord der „Gaul“ befanden (anstelle der offiziellen 36), wobei es sich bei den zusätzlichen zwei Männern um Angehörige der Royal Navy handelte.

In der Presse und in der Bevölkerung kursierten damals wilde Verschwörungstheorien:

1. *die „Gaul“ sei bei Spionageaktivitäten von einem russischen Schiff entdeckt und in einen sowjetischen Hafen eskortiert worden. Die gesamte Besatzung sei dann entweder von den Russen getötet oder in einem sowjetischen Arbeitslager eingesperrt worden, wo sie sich noch immer aufhält.*


YORKSHIRE POST

Trawlermen baffled by mystery of missing 36

The fishermen who sailed to Arctic in the Gaul

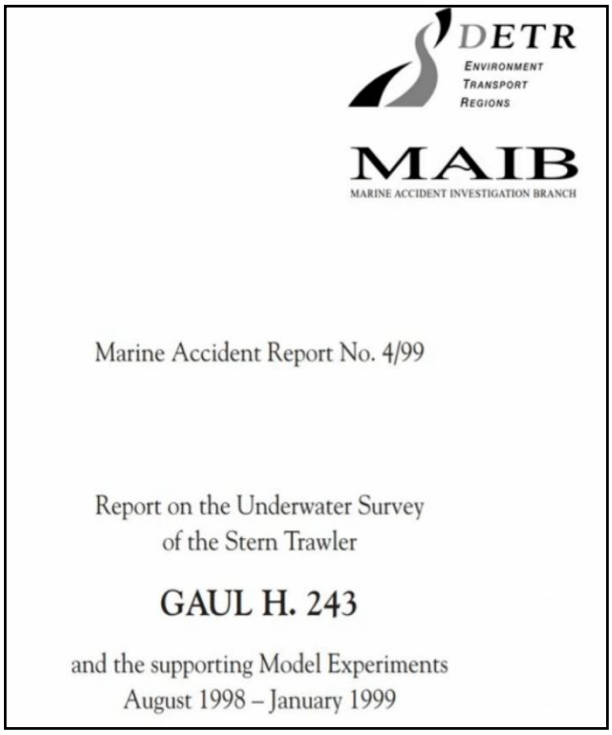
Hope lingers for 36 in trawler

Heath urges three-party appeal to the miners

2. *Die Russen hätten bemerkt, dass sie ausspioniert wurden, und – da sie dies als Kriegshandlung betrachteten – militärische Maß-*

nahmen gegen die „Gaul“ ergriffen hätten.

3. *Ein russisches Überwasserschiff habe Granaten auf die „Gaul“ abgefeuert, die im Zickzack zu fliehen versuchte, aber schließlich zerstört wurde. (Obwohl es dafür keinerlei Hinweise gab).*
4. *Ein sowjetisches Atom-U-Boot habe einen Torpedo oder eine Anti-Schiffs-Rakete auf die „Gaul“ abgefeuert, wodurch das Schiff sofort zerstört worden sei, so dass es keinen Notruf abgeben konnte. Aus Angst, dass die Zerstörung eines zivilen Schiffes die ohnehin schon hohen Spannungen des Kalten Krieges noch weiter verschärfen würde, vertusche die britische Regierung die Geschehnisse und weigere sich, nach dem Wrack der „Gaul“ zu suchen, da dessen Entdeckung die Wahrheit ans Licht bringen würde. Auch dies eine reine Behauptung aus der Gerüchteküche.*
5. *Während des Kalten Krieges nutzten die NATO-Staaten Unterwasserkabel des SOSUS (Sound Surveillance System), um sowjetische U-Boote zu verfolgen. Diese Kabel enthielten Hydrophone und andere hochempfindliche Abhörgeräte, die niederfrequente Geräusche abhören und so U-Boot-Bewegungen erkennen konnten. Eine weitere Theorie besagte, dass die Netze der „Gaul“ an einem solchen geheimen Kabel festhakten wobei das Schiff dann irgendwie so beschädigt wurde, dass es sank.*
6. *Die Royal Navy oder die Amerikaner seien Zeuge gewesen, wie sich die „Gaul“ versehentlich in den SOSUS-Kabeln verfangen hatte. Sie hätten dies mit einem russischen Sabotage-Versuch verwechselt und daher die „Gaul“ selbst versenkt.*
7. *Die „Gaul“ sei versehentlich mit einem U-Boot der Royal Navy kollidiert, das selbst mit geheimen Spionageaktivitäten beschäftigt war. Dadurch sei die „Gaul“ angeblich so schwer beschädigt, dass sie sank, während noch phantasievollere Theorien behaupten, dass eine Rettung der Besatzung der „Gaul“ die Position und Aktivitäten des U-Boots der*


DETR
ENVIRONMENT TRANSPORT REGIONS

MAIB
MARINE ACCIDENT INVESTIGATION BRANCH

Marine Accident Report No. 4/99

Report on the Underwater Survey
of the Stern Trawler

GAUL H. 243

and the supporting Model Experiments
August 1998 – January 1999

Royal Navy verraten hätte. Die Besatzung des U-Boots der Royal Navy habe daraufhin die „Gaul“ zum Sinken gebracht ohne sich um die Rettung der Trawlerbesatzung zu bemühen, um ihre Tätigkeit unentdeckt fortsetzen zu können.

8. *Die Netze der „Gaul“ seien beim Fischen mit einem getauchten U-Boot kollidiert wodurch das Schiff unter Wasser gezogen wurde. Diese Theorie erhielt 1990 etwas Glaubwürdigkeit, als das U-Boot HMS Trenchant (Trafalgar-Klasse) der Royal Navy sich im Firth of Clyde in Schottland im Netz eines Fischerboots verfing. Das Fischerboot wurde unter Wasser gezogen, wobei alle vier Besatzungsmitglieder ihr Leben verloren. Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass dieses Fischerboot wesentlich kleiner war als die „Gaul“.*
9. *Die „Gaul“ habe bei ihrem Bau ein katastrophales Problem gehabt, das bei ihren Schwesterschiffen fehlte. Dies bedeutete, dass die „Gaul“ dem Sturm und der schweren See, nicht standhalten konnte. Durch die Entdeckung des Wracks wäre dieser Konstruktionsfehler aufgedeckt worden. Deswegen sollte das Wrack eben nie entdeckt werden.*
10. *Ein dänischer Radiosender berichtete zunächst, dass die „Gaul“ von russischen*

Kriegsschiffen gekapert worden sei. Der Radiosender und die dänische Regierung wurden daraufhin vom Vereinigten Königreich unter Druck gesetzt, zu behaupten, der Bericht sei irrtümlich veröffentlicht worden. Der Bericht wurde tatsächlich zurückgezogen.

11. *Amateurfunkbegeisterte in Großbritannien hätten auf Kurzwelle Notrufe von der „Gaul“ empfangenen. In den Anrufen habe die Besatzung der „Gaul“ angegeben, von einem russischen Schiff verfolgt zu werden, und im letzten Anruf gab die Besatzung an, dass die „Gaul“ von Personal der russischen Marine geentert werde. Die britische Regierung machte diese Radioenthusiasten dingfest und sorgte dafür, dass die Notrufe nie öffentlich wurden. Vielleicht beruhten sie auch nur auf Phantasie.*
12. *Anderen Berichten zufolge sah die Besatzung eines norwegischen Trawlers, wie die „Gaul“ zwischen zwei Kriegsschiffen nach Russland eskortiert wurde. Diese Berichte wurden jedoch von den britischen Behörden (zu Recht) ignoriert.*

Die Behauptungen einer Vertuschung von Not- und Mayday-Anrufen wurden von einigen Verschwörungsbegeisterten genutzt, um zu erklären, wie die „Gaul“ von den Russen verfolgt, geentert oder erobert werden konnte, ohne dass befreundete Schiffe Funknachrichten von der „Gaul“ empfingen. Seit dem Verlust der „Gaul“ im Jahr 1974 kursierten diese Theorien, und die Weigerung der britischen Regierung, die Suche wiederaufzunehmen, bestärkte den Verdacht, die Behörden hätten etwas zu verbergen.

Das Rätsel hielt dreiundzwanzig Jahre lang an und bereitete den Familien der Besatzung Angst, die an dem Glauben festhielten, dass die Besatzung der „Gaul“ noch in einem sowjetischen Gefängnis oder Arbeitslager leben könnte.

1997 **wurde jedoch schließlich das Wrack der „Gaul“ entdeckt** und viele – wenn auch bei weitem nicht alle – Rätsel um dieses Schiff gelöst.

Im Jahr 1997 widmete sich ein Fernsehproduktionsteam von Channel 4 der Aufklärung des Schicksals der „Gaul“. Die Fernsehmannschaft begann mit der Arbeit an einer Ausgabe des Dispatches-TV-Programms mit dem Titel *Geheimnisse der „Gaul“*. Nach umfangreichen Recherchen stießen sie auf zahlreiche Beweise dafür, dass britische Trawler zur Spionage gegen russische Kriegsschiffe eingesetzt worden waren. Sowohl Angehörige der Royal Navy, als auch Besatzungsmitglieder der Trawler erklärten vor laufender Kamera, dass Spionage an der Tagesordnung sei. Die Trawlerbesatzungen würden mit Kameras ausgestattet und aufgefordert, Fotos von allen sowjetischen Schiffen zu machen, die sie entdeckten. Sie wurden aber nicht auf die Gefahr aufmerksam gemacht, in die sie dadurch geraten könnten. Darüber hinaus würden auch anspruchsvollere Spionageoperationen durchgeführt, bei denen dann Personal der Royal Navy speziell für Spionagetätigkeiten an Bord von Trawlern eingesetzt wurde. Der frühere Leiter der britischen Abteilung des KGB, Michail Ljubimow, bestätigte, dass ein britischer Trawler, der in russischen Hoheitsgewässern spioniere, versenkt und die Besatzung erschossen werden könnte. Er fügte jedoch hinzu, dass dies offensichtlich zu einem großen diplomatischen Zwischenfall führen würde und die bloße Festnahme der Besatzung ein viel wahrscheinlicheres Ereignis sei.

In der TV-Sendung wurde auch auf einen Beinaheunfall hingewiesen, als ein britischer Trawler, der spezielle Spionageausrüstung und vier Geheimdienstmitarbeiter der Royal Navy an Bord hatte, mit seinem Schleppnetz an einem Unterwasserhindernis hängen blieb. Während die Besatzung des Trawlers versuchte, sich zu befreien, näherte sich ein russisches Kriegsschiff und bot seine Hilfe an. Ein Besatzungsmitglied wurde vor laufender Kamera interviewt und erklärte, dass der Geheimdienstmitarbeiter an Bord begonnen habe, Papiere zu verbrennen und das über Bord werfen von Ausrüstung vorzubereiten. Die Besatzung des Trawlers

glaubte außerdem, dass sie von den Russen gefoltert werden könnten, wenn sich herausstellen sollte, dass sie an Spionage beteiligt waren. Das TV-Programm deckte jedoch keine Beweise dafür auf, dass irgendjemand auf der „Gaul“ zu irgendeinem Zeitpunkt Anweisungen der britischen Regierung oder der Royal Navy zu spionieren ausgeführt habe.

Taucherbasis-Schiff „Risoy“

Die größte Enthüllung des Dispatches-Programms war, dass sie tatsächlich das Wrack

der „Gaul“ gefunden hatten. Obwohl die britische Regierung behauptete, die Suche sei zu komplex und teuer, gelang dies relativ einfach mit der Unterstützung eines norwegischen Teams (**MV Risoy**), das sich auf die Entdeckung verlorener Schiffe spezialisiert hat. Das TV-Programm zeigte, wie das norwegische Team ein ferngesteuertes Tauchboot ins Meer senkte, das ein Video an das Schiff übermittelte. Als das Tauchboot das Wrack fand, konnten sie das Filmmaterial untersuchen und zweifelsfrei bestätigen, dass sie die „Gaul“ gefunden hatten. Der Reporter, der die Sendung moderierte, erklärte, dass die Entdeckung zu einer Reihe unangenehmer Fragen führe, die die britische Regierung nun beantworten müsse, etwa warum sie behauptete, das Gebiet sei mit Wracks aus dem Zweiten Weltkrieg übersät, obwohl das nächste Wrack fast vierzig Seemeilen entfernt sei, und warum sie norwegische Berichte über das Wrack ignoriert hätte.

Das Dispatches-TV-Team fand die „Gaul“ nämlich ganz in der Nähe der Stelle, an welcher der norwegische Trawler **(„Rairo“ F69H**) gemeldet hatte, dass sich seine Netze an einem bisher nicht erfassten Hindernis verfangen hatten! Allerdings ist zu beachten, dass die Side-Scan-Sonar- und RV-Technologie, die das zivile norwegische Suchteam zur Ortung der „Gaul“ verwendete, 1974 entweder noch nicht verfügbar oder streng geheim waren, was bedeutete, dass es für das zivile Team viel einfacher war das Wrack zu finden als für diejenigen, die in den 1970er Jahren danach suchten.

Weitere schwierige Fragen stellten sich, als das Dispatches-Team einen Matrosen der Royal Navy interviewte, der in den Tagen unmittelbar nach dem Verlust der „Gaul“ an der ersten Suche beteiligt war. Er gab an, dass Besatzungsmitglieder der Fregatte HMS Mohawk, die eines der ersten an der Suche beteiligten Schiffe war, ihm gesagt hätten, sie seien sich zu 98 bis 99 Prozent sicher, die „Gaul“ einige Tage nach Beginn der Suche gefunden zu haben. Die Behörden hätten diesen Informationen jedoch nicht beachtet. Auch Familienangehörige der Besatzung wurden in der Sendung interviewt und kritisierten die britische Regierung heftig. Sie sagten, sie wären schon vor Jahrzehnten beruhigt gewesen, wenn es nur eine ordnungsgemäße Suche nach dem Wrack der „Gaul“ gegeben hätte.

Norwegischer Trawler „Rairo“

Nachdem das Wrack der „Gaul“ geortet worden

war, war vielen Verschwörungstheorien ja nun der Boden entzogen. Das Wrack der „Gaul“ war relativ intakt, was bedeutete, dass es nicht durch Torpedos oder Raketen zerstört worden war und eine Kollision mit einem anderen Schiff unwahrscheinlich war.

Darüber hinaus wurden in den Trümmern menschliche Überreste und Kleidung gefunden, was bedeutet, dass die Besatzung mit dem Schiff untergegangen war und nicht in Russland festgenommen oder inhaftiert worden war.

Es stellte sich auch heraus, dass die „Gaul“ zum Zeitpunkt ihres Untergangs nicht fischte und ihre Netze nicht ausgesetzt hatte. Damit wurden auch die Theorien ausgeschlossen, denen zufolge die „Gaul“ mit ihrem Netz möglicherweise an einem SOSUS-Kabel hängen geblieben oder unter Wasser gezogen worden sein könnte, als ihre Netze mit einem getauchten Atom-U-Boot kollidierten.

Als nun die meisten Verschwörungstheorien ausgeschlossen waren, konnte mit der Erforschung der tatsächlichen Geschehnisse begonnen werden. Die Ergebnisse konnten 2004 in einer neuen Untersuchung zusammengetragen werden. Obwohl diese Untersuchung zu dem Schluss kam, dass die „Gaul“ von einer Reihe großer Wellen breitseits getroffen worden war, war sie sich nicht einig, dass dies allein für den Untergang der Gallia verantwortlich war. Das Schiff hätte solchen Wellen standhalten können und daher musste ein zusätzlicher Faktor eine Rolle spielen.

Die Untersuchung aus dem Jahr 2004 verdeutlichte die Tatsache, dass es sich bei „Gaul“ um einen Gefriertrawler handelte, der den Fang vor dem Einfrieren reinigt und filetiert. Dies bedeutet, dass die „Gaul“ ein Fabrikdeck haben musste, auf dem der gefangene Fisch verarbeitet, und von wo über Abfallrutschen Innereien und die beim Filetieren angefallenen Abfallprodukte ins Meer geschüttet werden konnten.

Auf ihrer letzten Reise wurde die „Gaul“ von Capt. Peter Nellist geführt, einem Mann, der über umfangreiche Erfahrung in der Arbeit auf Trawlern vergleichbarer Größe wie die „Gaul“ verfügte. Bei den Schiffen, die er bisher kommandiert hatte, handelte es sich jedoch um Gefriertrawler für ganze Fische. Auf diesen Schiffen wurden die Fische einfach gefangen und eingefroren, ohne dass an Bord eine Verarbeitung oder Filetierung stattfand. Dies bedeutete, dass es auf diesen Schiffen weder ein Fabrikdeck noch ein System von Abfallrutschen gab. Tatsächlich gab es bei Gefriertrawlern für ganze Fische normalerweise nur eine einzige Fischluke, die geschlossen werden musste, um zu verhindern, dass das Schiff bei schwerer See überschwemmt wurde. Und diese Luke war von der Brücke aus sichtbar.

Auf der „Gaul“ bedeutete das System aus Abfall- und Innereienrutschen, dass noch viele weitere Punkte gesichert werden mussten, um sicherzustellen, dass bei einem Sturm kein Wasser in das Schiff strömen konnte. Dadurch wurde das Risiko einer Überschwemmung der „Gaul“ und einer gefährlichen Beeinträchtigung ihrer Stabilität viel größer. Wie die Untersuchung jedoch ergab, gab es keine Verbesserung der Ausbildung, um die Besatzung darauf aufmerksam zu machen.

Die Analyse von Unterwasseraufnahmen und Bildern der „Gaul“ auf dem Meeresboden ergab, dass sich die Luken der Abfallrutschen in der offenen Position befanden – ein wichtiger Hinweis zur Erklärung dessen, was mit der „Gaul“ geschehen sein könnte. Man kam zu dem Schluss, dass die Luken und Abfallrinnen zu Beginn des Sturms offen gelassen wurden, so dass Seewasser in das Schiff strömen konnte. Als sich der Sturm verschlimmerte, versuchte die Besatzung, die „Gaul“ mit dem Bug gegen die See zu drehen. Das richtige Verfahren in dieser Situation. Wenn sich jedoch möglicherweise bereits viele Tonnen Wasser im Schiff befanden, war ihr Auftrieb ernsthaft beeinträchtigt. Man kam zu dem Schluss, dass das Drehen des

Schiffes dazu führte, dass das eingedrungene Wasser zur Seite schwappte, was dazu führte, dass die „Gaul“ kenterte und dann schnell sank.

Tatsächlich kommt die britische Regierung überhaupt nicht gut aus der Tragödie der „Gaul“ heraus. Zumindest bereitete sie den Familien

Trotz der Entdeckung des Wracks der „Gaul“ und der Hinweise auf die offenen Rutschen und Türen, die alle Theorien über die Gefangennahme der Besatzung durch die Russen oder die Zerstörung der „Gaul“ durch Waffeneinwirkung ausschließen, bleiben viele Fragen offen. Es gab nie eine überzeugende Erklärung dafür, warum die britische Regierung so zögerlich war, nach der „Gaul“ zu suchen, und die relative Leichtigkeit, mit der das vom Dispatches-TV-Programm beauftragte norwegische Team das Wrack fand, lässt das Vorgehen der Regierung noch unverständlicher erscheinen.

Darüber hinaus enthüllte das Dispatches-TV-Programm ein für alle Mal, dass Trawler zur Spionage gegen sowjetische Schiffe eingesetzt wurden und Personal der Royal Navy an Bord kommerzieller Fischereifahrzeuge eingesetzt wurde. Dies war eine äußerst bedeutsame Erkenntnis, da das von der britischen Regierung lange Zeit geleugnet worden war.

der Besatzung der „Gaul“ unnötiges Leid, indem sie sich weigerte, nach dem Schiff zu suchen, und zuließen, dass Verschwörungstheorien auftauchten und sich dann vermehrten. Aus den an die Regierung gerichteten Briefen, die im Rahmen der Untersuchung von 2004 veröffentlicht wurden, geht hervor, dass viele Familienmitglieder an der Überzeugung festhielten, die Besatzung könne noch am Leben sein und in Russland festgehalten werden, wenn die Besatzung der „Gaul“, wie viele glaubten, wegen Spionage verhaftet worden wäre.

Da es keine Suche nach der „Gaul“ gab, konnten die Familien den Vorfall nicht abschließen und es ist inakzeptabel, dass eine privat finanzierte Expedition eines Fernsehsenders nötig war, um das Wrack schließlich zu finden. Die Glocke der „Gaul“ wurde aus dem Wrack geborgen und im Februar 2014 bei zwei Gottesdiensten geläutet, um an den vierzigsten Jahrestag des Verlusts des Schiffes zu erinnern. Der Verlust der „Gaul“ ist

die schlimmste Katastrophe, die die britische kommerzielle Fischereiindustrie je in Friedenszeiten heimgesucht hat.

Das Dispatches-TV-Programm „The Secrets of the „Gaul“ gewann 1997 einen Preis der Royal Television Society für das beste aktuelle Nachrichtenprogramm. Die sechs Teile der Sendung können vollständig auf YouTube angesehen werden. „Dispatches“ ist eine britische Dokumentarsendung auf Channel 4 über aktuelle Ereignisse.

Spyship heißt eine sechsteilige britisch-amerikanisch-australische Mini-Fernsehserie von 1983. Realer Hintergrund der fiktiven Handlung ist der Untergang des Trawlers *Gaul* 1974 in der Barentssee und Gerüchte um Verwendung des Schiffes für eine Spionagetätigkeit im Kontext des Kalten Kriegs. Grundlage des Films war der Politthriller von Tom Keene/Brian Haynes: *Spy Ship* von 1980 (Deutsch: *Das Geheimnis der Caistor. Das Buch zur Fernsehserie*, 1985) Die DVD der Serie und des Romans können bei Amazon erworben werden. Es gibt noch ein weiteres Buch über die Vorfälle: John Nicklin: *The Loss of the Motor Trawler „GAUL“*, Hutton Press, Beverley 1998, ISBN 1-872167-94-2

Link zum Youtube-Film **The Sinking Of The Gaul - Sea Disaster or Spy Drama?**

(Alle Fotos gemeinfrei oder Sammlung E.Hewicker)